

Fahrvorstellung Mercedes-Benz EQV 300: Mit hohem EQ

Von Jens Meiners

Es steckt viel Erfahrung im neuen Mercedes-Benz EQV, der jetzt als elektrisches Pendant zur V-Klasse in der österreichischen Hauptstadt Wien vorgestellt wurde: Schon vor fast einem Jahrzehnt gab es mit dem Vito E-Cell eine vollelektrische Kleinserie, die auf der Vorgängerbaureihe basierte. Und mit der für knapp 70.000 Euro angebotenen Großraumlimousine EQV wagt Daimler jetzt den großen Wurf.

Und so hebt sich der EQV mit sparsam gesetzten Akzenten stilistisch geschickt von der V-Klasse ab: Der Frontkühler wird durch eine schwarze Fläche umrahmt, die optisch reduzierte und geschlossene Frontpartie ähnelt damit dem vollelektrischen SUV-Schwestermodell EQC ebenso wie den kommenden Pkw-Baureihen EQA, EQE und EQS. Das prinzipiell von der V-Klasse übernommene, klassisch-elegante Interieur lässt sich mit einem optionalen Designpaket deutlich aufwerten: Es wartet mit roségoldenen Akzenten und einer speziellen, blau gefärbten Oberflächenstruktur auf, die sich weich anfühlt und metallisch glänzt.

Fahrer und Beifahrer sitzen aufrecht und wie in einem Kastenwagen, die Instrumentierung und Bedienung entstammt allerdings den Pkw-Baureihen, wobei Komponenten unterschiedlicher Technikgenerationen zum Einsatz kommen: Die Instrumente vor dem Fahrer weisen noch eine teilanaloge Tubenoptik auf, der Zentralbildschirm ist hingegen berührungsempfindlich ausgelegt - und leider gibt es statt des präzisen Dreh-Drück-Stellers auch im EQV nur ein Touchpad. Positiv ist zu vermerken, dass sich der Spurhalteassistent direkt per Knopfdruck abschalten lässt. Das Infotainment-System wiederum könnte sich das Duzen gerne abgewöhnen - oder glaubt Daimler, dass nur Personal am Steuer des EQV Platz nimmt?

Das Raumangebot des EQV, den es auch noch in einer um 22 Zentimeter verlängerten Version gibt, ist riesig. Optisch und haptisch entspricht das Interieur Oberklasse-Ansprüchen, und zwar auf allen Sitzreihen. So gut - und keineswegs besser - können es sonst nur die Spitzenversionen der T6-Baureihe von Volkswagen. Die Daimler-Sitze sind bequem und bieten ausreichend Seitenhalt, und für akustischen Komfort sorgt eine optionale Hifi-Anlage aus dem Hause Burmester. Übrigens gibt es für 305 Euro ein Akustikpaket, das nicht nur zusätzliches Dämm-Material enthält, sondern nach Auskunft des Herstellers auch "den Antriebsstrang dahingehend optimiert, dass weniger Vibrationen entstehen."

Man sollte diese Ausgabe nicht scheuen, denn die Erwartungshaltung an die Akustik eines E-Antriebs ist besonders hoch. Ein konventioneller Schlüsseldreh versetzt den vorne platzierten, 204 PS starken Elektromotor in Betriebsbereitschaft, und praktisch vom Start weg steht das volle Drehmoment von immerhin 362 Nm zur Verfügung. Das genügt, um den mehr als 2,7 Tonnen schweren Van mit einiger Vehemenz in Bewegung zu setzen.

Die fast lautlose Beschleunigung lässt den EQV bei Stadttempo zügig beschleunigen, und auch auf der Landstraße gehen Überholmanöver umstandslos und ohne große Vorausplanung vonstatten. Bei 140 km/h ist allerdings Schluss mit dem Vortrieb, es sei denn, man bestellt ab Werk gleich die angehobene Vmax von 160 km/h mit. Das kostet lediglich 174 Euro Aufpreis und damit einen Bruchteil dessen, was beispielsweise bei AMG für eine erhöhte Abregelung fällig wird.

Ein beinahe unwiderstehliches Angebot also, doch die Preisliste hebt den Zeigefinger und mahnt, es bei 140 km/h zu belassen: "Erhöht die Sicherheit, reduziert den

Energieverbrauch". Ob man nun den Schritt zu den 160 km/h wagt oder sich lieber zwangsabgeregelt auf der rechten Spur einsortiert: Sobald die Tachonadel die 120er-Marke passiert hat, schreitet der EQV seiner Spitzengeschwindigkeit nur noch gemächlich entgegen.

Ein Anhängetrieb ist übrigens - wohl im Interesse der Reichweite - nicht vorgesehen, und die Bodenfreiheit ist wegen der voluminösen Akkus so gering, dass sich Ausflüge ins Gelände verbieten. Konsequenterweise bietet Daimler den EQV nur mit Frontantrieb an, eine Allradvariante gibt es nicht.

Der Rekuperationsgrad des E-Antriebs wird über Assistenzsysteme, Kameras und Navigationsdaten automatisch geregelt, lässt sich aber auch in vier Stufen manuell regeln, und so ist von sanftem Rollen bis hin zu einem Ein-Pedal-Fahren mit starker Bremswirkung beim Gaswegnehmen alles möglich. Der Charakter des Antriebs ist von sportbetont bis effizient mehrstufig regelbar, die Reichweite liegt bei bis zu 418 Kilometern. Selbst bei scharfem Fahrstil mit schnellen Etappen auf der Autobahn sind noch 250 Kilometer drin. Und da mit bis zu 110 kW nachgeladen werden kann, hält sich der Zeitverlust durch Ladestopps in Grenzen - zumindest dann, wenn direkt eine DC-Schnelladestation zur Verfügung steht.

Wir sind den EQV mit der optionalen, dreistufig einstellbaren Luftfederung gefahren. Sie ist komfortbetont ausgelegt und pariert Unebenheiten souverän. Die elektrische Servolenkung ist leichtgängig, aber etwas indirekt, und an das Pedalgefühl der Bremse muss man sich gewöhnen: Mal sinkt der Fuß tief in die Bremse, mal verhärtet das Pedal rasch: Der Übergang von der Rekuperation zur hydraulischen Bremse ist eine Herausforderung für alle Elektro- und Hybridfahrzeuge.

Doch wer sich für einen Elektro-Van entscheidet, der weiß, worauf er sich einlässt. Unter ihnen ist der Mercedes-Benz EQV bis auf weiteres das schönste und überzeugendste Angebot, mit seiner großen Reichweite und den von Daimler angebotenen Ladesystemen wohl auch das alltagstauglichste. Die schärfste Konkurrenz könnte aus dem eigenen Haus kommen: Der Mercedes-Benz e-Vito Tourer verfügt über die gleiche Karosserie und den gleichen Antrieb - für rund 15.000 Euro weniger. Doch der Aufpreis für den EQV ist gut angelegt: Er bietet eine völlig andere Innenausstattung, mehr Komfort - und das Design und Prestige der EQ-Familie.

Datenblatt Mercedes-Benz EQV 300

Länge x Breite x Höhe (m): 5,14 x 1,93 x 1,90
Radstand (m): 3,20
Elektro-Motor: 204 PS (150 kW)
Drehmoment E-Motor: 362 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 90 kWh
Elektr. Normreichweite: 418 km
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h (abgeregelt)
Durchschnittsverbrauch: (resp. 26,3 kWh)
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km (lokal)
Leergewicht / Zuladung: min. 2753 kg / max. 747 kg
Kofferraumvolumen: 252–1046 Liter
Basispreis: 69 588 Euro

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



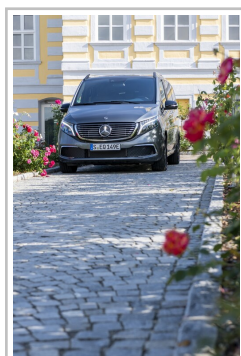
Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



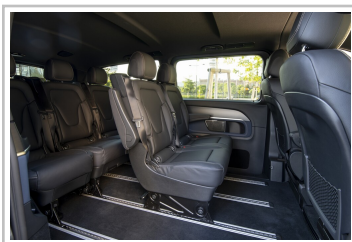
Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz EQV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
